

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problems Mailbox.**

Atty. Dkt.: 10517/73



IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicants : Kouichi MIZUKAMI *et al.*
Serial No. : Not Yet Assigned
Filed : HEREWITH
For : ARRANGEMENT OF ELECTRICAL EQUIPMENTS IN MOTOR VEHICLE
Group Art Unit : Not Yet Assigned
Examiner : Not Yet Assigned

Assistant Commissioner of Patents
Washington, D.C. 20231

CLAIM TO CONVENTION PRIORITY UNDER 35 U.S.C. § 119

SIR:

The Convention Priority Date of Japanese Patent Application No. 11-296179 filed in Japan on October 19, 1999 and the Convention Priority Date of Japanese Patent Application No. 2000-220328 was filed in Japan on July 21, 2000 and was claimed in the Declaration/ Power of Attorney filed with the application on even date. To complete the claim to the Convention Priority Date of said Japanese Patent Applications, certified copies thereof are submitted herewith.

Respectfully submitted,

Mark H. Neblett
(Reg. No. 42,028)

Dated: September 26, 2000

KENYON & KENYON
1500 K Street, N.W., Suite 700
Washington, DC 20005
Tel: (202) 220-4200
Fax: (202) 220-4201

日本国特許庁

PATENT OFFICE
JAPANESE GOVERNMENT

jc925 U.S. PTO
09/669771
09/26/00


別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日
Date of Application:

2000年 7月21日

出願番号
Application Number:

特願2000-220328

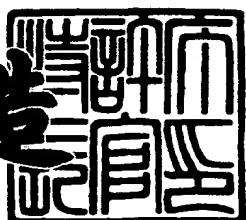
出願人
Applicant(s):

トヨタ自動車株式会社

2000年 8月18日

特許庁長官
Commissioner
Patent Office

及川耕造



出証番号 出証特2000-3066229

【書類名】 特許願

【整理番号】 TYP-00050

【提出日】 平成12年 7月21日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B60R 16/02

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

【氏名】 水上 浩一

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

【氏名】 玉腰 浩史

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

【氏名】 横野 浩司

【特許出願人】

【識別番号】 000003207

【氏名又は名称】 トヨタ自動車株式会社

【代理人】

【識別番号】 100079049

【弁理士】

【氏名又は名称】 中島 淳

【電話番号】 03-3357-5171

【選任した代理人】

【識別番号】 100084995

【弁理士】

【氏名又は名称】 加藤 和詳

【電話番号】 03-3357-5171

【選任した代理人】

【識別番号】 100085279

【弁理士】

【氏名又は名称】 西元 勝一

【電話番号】 03-3357-5171

【選任した代理人】

【識別番号】 100099025

【弁理士】

【氏名又は名称】 福田 浩志

【電話番号】 03-3357-5171

【先の出願に基づく優先権主張】

【出願番号】 平成11年特許願第296179号

【出願日】 平成11年10月19日

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 006839

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9709128

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 電装部品の配置構造

【特許請求の範囲】

【請求項1】 エンジン制御コンピュータ、リレーブロック、ジャンクションボックス、ABSアクチュエータ、メータユニットのうちの少なくとも2つを、車幅方向略中央部となる領域に集中して配置したことを特徴とする電装部品の配置構造。

【請求項2】 前記リレーブロックと前記ジャンクションボックスをエンジンルームと車室との隔壁近傍における車幅方向略中央部となる領域に集中して配置したことを特徴とする請求項1に記載の電装部品の配置構造。

【請求項3】 前記リレーブロックと前記ジャンクションボックスの少なくとも一方をカウル内に配置したことを特徴とする請求項2に記載の電装部品の配置構造。

【請求項4】 前記エンジン制御コンピュータをエンジンルームの車幅方向略中央部に配置したことを特徴とする請求項2に記載の電装部品の配置構造。

【請求項5】 前記ABSアクチュエータをダッシュクロスメンバ上の車幅方向略中央部に配置したことを特徴とする請求項2に記載の電装部品の配置構造。

【請求項6】 前記メータユニットを車室内の車幅方向略中央部に配置したことを特徴とする請求項2に記載の電装部品の配置構造。

【請求項7】 前記車幅方向略中央部は、ブレーキブースタの配設位置より車幅方向中央寄りの部位と、この部位と車幅方向の中心線に対して線対称の部位とを合わせた部位であることを特徴とする請求項1～6の何れかに記載の電装部品の配置構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、電装部品の配置構造に係り、特に、自動車におけるエンジンルーム

内と車室前部とに配置される電装部品の配置構造に関する。

【0002】

【従来の技術】

従来、自動車におけるエンジルーム内と車室前部とに配置される電装部品の配置構造の一例としては特開昭64-30856号公報がある。

【0003】

図7に示される如く、この電装部品の配置構造では、ジョイントボックス70が、車室72とエンジルーム74との間のダッシュボード76の上部に取り付けられており、エンジルーム74内では、そのワイヤーハーネス78をジョイントボックス70におけるリレーボックス70Aに集中して配線し、車室72内では、そのワイヤーハーネス80をジョイントボックス70における待ち受けコネクタ70Bに集中して配線している。

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

しかしながら、図7に示されるような電装部品の配置構造においても、エンジルーム74内に配置されるECU（エンジン制御ユニット、電子制御燃料噴射装置を含む）、リレーブロック等の電装部品は、従来通りにエンジルーム74内に分散して配置することになる。この結果、各電装部品からジョイントボックス70に至るワイヤハーネスが長くなる。

【0005】

本発明は上記事実を考慮し、ワイヤハーネスの短縮化が可能な電装部品の配置構造を得ることが目的である。

【0006】

【課題を解決するための手段】

請求項1に記載の本発明の電装部品の配置構造は、エンジン制御コンピュータ、リレーブロック、ジャンクションボックス、ABSアクチュエータ、メータユニットのうちの少なくとも2つを、車幅方向略中央部となる領域に集中して配置したことを特徴とする。

【0007】

従って、従来エンジルーム内及び車室内において車幅方向に分散して配置されていたエンジン制御コンピュータ、リレーブロック、ジャンクションボックス、ABSアクチュエータ、メータユニットのうちの少なくとも2つを、車幅方向略中央部となる領域に集中して配置することによって、各電装部品へ至るワイヤーハーネスの車体左右方向に沿った長さを、各電装部品が分散した配置された従来構造に比べ短くすることができる。この結果、ワイヤーハーネスの短縮化が図れ、軽量化が可能になる。

【0008】

請求項2に記載の本発明は、請求項1に記載の電装部品の配置構造において、前記リレーブロックと前記ジャンクションボックスをエンジルームと車室との隔壁近傍における車幅方向略中央部となる領域に集中して配置したことを特徴とする。

【0009】

従って、請求項1記載の内容に加えて、従来分散して配置されていたリレーブロックとジャンクションボックスを、エンジルームと車室との隔壁近傍の車幅方向略中央部となる領域に集中して配置することによって、リレーブロックとジャンクションボックスとの間の配線を従来構造に比べ短くすることができる。

【0010】

請求項3に記載の本発明は、請求項2に記載の電装部品の配置構造において、前記リレーブロックと前記ジャンクションボックスの少なくとも一方をカウル内に配置したことを特徴とする。

【0011】

従って、従来分散して配置されていた各電装部品間の配線を従来構造に比べ短くすることができる。

【0012】

請求項4に記載の本発明は、請求項2に記載の電装部品の配置構造において、前記エンジン制御コンピュータをエンジルームの車幅方向略中央部に配置したことを特徴とする。

【0013】

従って、請求項2記載の内容に加えて、従来分散して配置されていたエンジン制御コンピュータをエンジンルームの車幅方向略中央部に配置することによって、エンジン制御コンピュータとリレーブロック及びジャンクションボックスとの間の配線を従来構造に比べ短くすることができる。

【0014】

請求項5に記載の本発明は、請求項2に記載の電装部品の配置構造において、前記ABSアクチュエータをダッシュクロスメンバ上の車幅方向略中央部に配置したことを特徴とする。

【0015】

従って、請求項2記載の内容に加えて、従来分散して配置されていたABSアクチュエータをダッシュクロスメンバ上の車幅方向略中央部に配置することによって、ABSアクチュエータとリレーブロック及びジャンクションボックスとの間の配線を従来構造に比べ短くすることができる。また、ABSアクチュエータとホイールシリンダ間の配管を短縮できる。この結果、車体を更に軽量化できる。

【0016】

請求項6に記載の本発明は、請求項2に記載の電装部品の配置構造において、前記メータユニットを車室内の車幅方向略中央部に配置したことを特徴とする。

【0017】

従って、請求項2記載の内容に加えて、従来分散して配置されていたメータユニットを車室内の車幅方向略中央部に配置することによって、メータユニットとリレーブロック及びジャンクションボックスとの間の配線を従来構造に比べ短くすることができる。

【0018】

請求項7に記載の本発明は、請求項1～6の何れかに記載の電装部品の配置構造において、前記車幅方向略中央部は、ブレーキブースタの配設位置より車幅方向中央寄りの部位と、この部位と車幅方向の中心線に対して線対称の部位とを合わせた部位であることを特徴とする。

【0019】

従って、請求項1～6の何れかに記載の内容に加えて、ブレーキブースタの配設位置より車幅方向中央寄りの部位と、この部位と車幅方向の中心線に対して線対称の部位とを合わせた部位に、各電装部品を配置することにより、各電装部品間の配線を短縮できる。

【0020】

【発明の実施の形態】

本発明における電装部品の配置構造の第1実施形態を図1～図3に従って説明する。

【0021】

なお、図中矢印FRは車両前方方向を、矢印UPは車両上方方向を示す。

【0022】

図3に示される如く、本実施形態の電装部品の配置構造においては、自動車の車体10のエンジンルーム12内に、ECU14（エンジン制御コンピュータ）が配置されている。

【0023】

図1に示される如く、このECU14は、エンジンルーム12と車室16との隔壁となるダッシュパネル18の上部近傍における車幅方向略中央部となる領域、即ち、車体10の車幅方向の中心線10A上、及びその近傍となる部位、例えば、ブレーキブースタ54の配設位置より車幅方向中央寄りの部位と、この部位と車幅方向の中心線10Aに対して線対称の部位とを合わせた部位（右ハンドル車用ブースタ54の配設位置と左ハンドル車用ブースタ56の配設位置との間となる部位）に配置されている。なお、ECU14は、エンジンルーム12の略中央に配置されたエンジン22の上部に固定されたエアクリーナ20内に配置されており、エアクリーナ専用のケースを別途設けること無く、熱、埃等から保護できようになっている。

【0024】

図2に示される如く、ダッシュパネル18の上部に形成されたカウル24の内部には、リレーブロック26とABSアクチュエータ28が配置されている。

【0025】

図1に示される如く、リレーブロック26とABSアクチュエータ28は、車幅方向略中央部となる領域に配置されており、リレーブロック26とABSアクチュエータ28とはハーネス30によって連結されている。

【0026】

図2に示される如く、リレーブロック26とECU14とはハーネス32で連結されており、ハーネス32はカウル24の前壁部24Aに穿設された貫通孔33を通過している。また、車室16内には、ジャンクションボックス34が配置されている。このジャンクションボックス34は、カウル24の後方近傍に配置されており、インストルメントパネル35の内部に配置されている。

【0027】

図1に示される如く、ジャンクションボックス34は、車幅方向略中央部となる領域に配置されており、ジャンクションボックス34とリレーブロック26とはハーネス36で連結されている。

【0028】

図2に示される如く、ハーネス36はカウル24の後壁部24Bに穿設された貫通孔37とダッシュパネル18の上部に穿設された貫通孔39とを通過している。また、車室16内には、メータユニット38が配置されている。このメータユニット38は、インストルメントパネル35に固定されており、表示部38Aは車室16内側から目視できるようになっている。

【0029】

図1に示される如く、メータユニット38は、車幅方向略中央部となる領域に配置されており、メータユニット38とジャンクションボックス34とはハーネス40で連結されている。なお、図1において符号68は右側前輪を、符号69は左側前輪をそれぞれ示している。

【0030】

次に、本実施形態の作用を説明する。

【0031】

本実施形態では、従来、エンジンルーム12内に分散して配置されていた各電装部品及び、車室16内において、ダッシュパネル18の近傍に車幅方向に沿っ

て分散して配置されていた各電装部品、即ち、ECU14、リレーブロック26、ABSアクチュエータ28、ジャンクションボックス34及びメータユニット38を、エンジンルーム12と車室16との隔壁となるダッシュパネル18の近傍の車幅方向略中央部となる領域（車体10の車幅方向の中心線10A上、及びその近傍となる部位）に配置されている。

【0032】

この結果、ECU14、リレーブロック26、ABSアクチュエータ28、ジャンクションボックス34及びメータユニット38へ至るワイヤーハーネス30、32、36、40の車体前後左右方向に沿った長さを、従来のワイヤハーネスに比べて短くすることができる。このため、ワイヤハーネス30、32、36、40の短縮化が図れ、軽量化が可能になる。

【0033】

また、本実施形態では、ECU14、リレーブロック26、ABSアクチュエータ28、ジャンクションボックス34及びメータユニット38を車幅方向略中央部となる領域に配置することで、右ハンドル車両と左ハンドル車両において、ECU14、リレーブロック26、ABSアクチュエータ28、ジャンクションボックス34及びメータユニット38の配置位置を同じにできるため、ワイヤーハーネス30、32、36、40を共通化できる。

【0034】

また、本実施形態では、ECU14、リレーブロック26、ABSアクチュエータ28、ジャンクションボックス34及びメータユニット38を車幅方向略中央部の領域に配置することで、これらの電装部品がステアリングペダル、エアコンユニット等の部品における取り付けの妨げになり難い。

【0035】

また、本実施形態では、各ハーネスを通す貫通孔33、37、39をダッシュパネル18及びカウル24の車幅方向略中央の領域に穿設することができる。この結果、ダッシュパネル及びカウルを共通化するために、従来は右ハンドル車、左ハンドル車ともに、カウル及びダッシュパネルの上部において、左右両側の部位に各ハーネスを通す貫通孔をそれぞれ2カ所穿設していたが、本実施形態では

、前記貫通孔を1カ所に集中させたので、使用しない貫通孔がなくなる。

【0036】

次に、本発明の電装部品の配置構造における第2実施形態を図4に従って説明する。

【0037】

なお、第1実施形態と同一部材については同一符号を付してその説明を省略する。

【0038】

図4に示される如く、本実施形態では、リレーブロック26とジャンクションボックス34とが一体化されており、一体化されたリレー・ジャンクションボックス42は、車幅方向中央部において、エンジンルーム12側から、カウル24を通過しインストルメントパネル35の内部に達している。なお、ダッシュパネル18とカウル24とには、リレー・ジャンクションボックス42が通過する切欠43、45が形成されており、これらの切欠43、45とリレー・ジャンクションボックス42の外周部との間は、水漏れしないようにシールされている。また、リレー・ジャンクションボックス42の前壁部42Aには、開閉扉44が配置されており、この開閉扉44を図4に二点鎖線で示す開放位置とすることで、フューズ交換等が容易に行えるようになっている。また、リレー・ジャンクションボックス42の後壁部42Bには、コネクタ46が配置されており、車室16側において、コネクタ結合が容易に行えるようになっている。

【0039】

次に、本実施形態の作用を説明する。

【0040】

本実施形態では、第1実施形態の作用に加えて、リレーブロック26とジャンクションボックス34とを一体化し、リレー・ジャンクションボックス42とすることで、リレー・ジャンクションボックス42の荷重が、リレーブロック26とジャンクションボックス34とを別体とした場合の合計荷重に比べ軽量となる。この結果、車体を更に軽量化できる。また、リレー・ジャンクションボックス42のスペースが、リレーブロック26とジャンクションボックス34とを別体

とした場合のスペースに比べ小さくなり、省スペース化が図れる。また、リレーブロック26とジャンクションボックス34との間を連結したいたワイヤーハーネス36も削減できる。

【0041】

次に、本発明の電装部品の配置構造における第3実施形態を図5及び図6に従って説明する。

【0042】

なお、第1実施形態と同一部材については同一符号を付してその説明を省略する。

【0043】

図5に示される如く、本実施形態では、ABSアクチュエータ28が、ダッシュクロスメンバ50における車幅方向中央部の上壁部50Aに配置されている。ダッシュクロスメンバ50は、エンジルーム12内の下部において、ダッシュパネル18の前壁部18Aに車幅方向に沿って溶着されており、図示を省略したがその両端部が左右のフロントサイドメンバに架設されている。また、ABSアクチュエータ28は、リレーブロック26とハーネス52で連結されている。

【0044】

図6に示される如く、ABSアクチュエータ28は、図6に実線で示す右ハンドル車用ブースタ54、または、図6に二点鎖線で示す左ハンドル車用ブースタ56と油圧配管58によって連結されており、ABSアクチュエータ28は、右側前輪用ブレーキ配管60によって右側前輪のホイールシリンダ61に、左側前輪用ブレーキ配管62によって左側前輪のホイールシリンダ63にそれぞれ連結されている。また、ABSアクチュエータ28は、右側後輪用ブレーキ配管64と左側後輪用ブレーキ配管66とによって、図示を省略した左右後輪の各ホイールシリンダ連結されている。

【0045】

次に、本実施形態の作用を説明する。

【0046】

本実施形態では、第1実施形態の作用に加えて、ABSアクチュエータ28が

、エンジンルーム12内の下部に配置されてダッシュクロスメンバ50における車幅方向中央部の上壁部50Aに配置されているため、ABSアクチュエータ28と右側前輪のホイールシリンダ61、左側前輪のホイールシリンダ63及び左右後輪の各ホイールシリンダとが、ABSアクチュエータ28をカウル24の内部に配置する場合に比べ接近する。

【0047】

この結果、右側前輪用ブレーキ配管60、左側前輪用ブレーキ配管62、右側後輪用ブレーキ配管64及び左側後輪用ブレーキ配管66を短縮できるため、車体を更に軽量化できる。また、右側前輪用ブレーキ配管60、左側前輪用ブレーキ配管62、右側後輪用ブレーキ配管64及び左側後輪用ブレーキ配管66を右ハンドル車両と左ハンドル車両とにおいて共通化できる。

【0048】

以上に於いては、本発明を特定の実施形態について詳細に説明したが、本発明はかかる実施形態に限定されるものではなく、本発明の範囲内にて他の種々の実施形態が可能であることは当業者にとって明らかである。例えば、第1実施形態では、ECU14、リレーブロック26、ジャンクションボックス34、ABSアクチュエータ28、メータユニット38のうちの少なくとも2つを、車幅方向略中央部となる領域に集中して配置した構成としても良い。

【0049】

また、第2実施形態では、一体化されたリレー・ジャンクションボックス42がエンジンルーム12側から、カウル24を通過しインストルメントパネル35の内部に達している構成にしたが、これに代えて、一体化されたリレー・ジャンクションボックス42がカウル24内からインストルメントパネル35の内部に達する構成としても良い。また、ジャンクションボックス34とメータユニット38とを一体化した構成及びリレーブロック26とジャンクションボックス34とメータユニット38とを一体化（ユニット化）した構成としても良い。

【0050】

また、第3実施形態では、ABSアクチュエータ28を、ダッシュクロスメンバ50における車幅方向中央部の上壁部50Aに配置したが、ABSアクチュエ

ータ28は、ダッシュクロスメンバ50における車幅方向中央部の前壁部、後壁部または下壁部に配置しても良い。

【0051】

【発明の効果】

請求項1に記載の本発明の電装部品の配置構造は、エンジン制御コンピュータ、リレーブロック、ジャンクションボックス、ABSアクチュエータ、メータユニットのうちの少なくとも2つを、車幅方向略中央部となる領域に集中して配置したので、ワイヤハーネスの短縮化が図れ、軽量化が可能になるという優れた効果を有する。

【0052】

請求項2に記載の本発明は、請求項1に記載の電装部品の配置構造において、リレーブロックとジャンクションボックスをエンジンルームと車室との隔壁近傍における車幅方向略中央部となる領域に集中して配置したので、請求項1記載の効果に加えて、リレーブロックとジャンクションボックスとの間の配線を短くできるという優れた効果を有する。

【0053】

請求項3に記載の本発明は、請求項2に記載の電装部品の配置構造において、リレーブロックとジャンクションボックスの少なくとも一方をカウル内に配置したので、各電装部品間の配線を短くできるという優れた効果を有する。

【0054】

請求項4に記載の本発明は、請求項2に記載の電装部品の配置構造において、エンジン制御コンピュータをエンジンルームの車幅方向略中央部に配置したので、請求項2記載の効果に加えて、エンジン制御コンピュータとリレーブロック及びジャンクションボックスとの間の配線を短くできるという優れた効果を有する。

【0055】

請求項5に記載の本発明は、請求項2に記載の電装部品の配置構造において、ABSアクチュエータをダッシュクロスメンバ上の車幅方向略中央部に配置したので、請求項2記載の効果に加えて、ABSアクチュエータとリレーブロック及

びジャンクションボックスとの間の配線を短できると共に、A B S アクチュエータとホイールシリンダ間の配管を短縮できるという優れた効果を有する。

【0056】

請求項6に記載の本発明は、請求項2に記載の電装部品の配置構造において、メータユニットを車室内の車幅方向略中央部に配置したので、請求項2記載の効果に加えて、メータユニットとリレーブロック及びジャンクションボックスとの間の配線を短くできるという優れた効果を有する。

【0057】

請求項7に記載の本発明は、請求項1～6の何れかに記載の電装部品の配置構造において、車幅方向略中央部は、ブレーキブースタの配設位置より車幅方向中央寄りの部位と、この部位と車幅方向の中心線に対して線対称の部位とを合わせた部位であるので、請求項1～6の何れかに記載の効果に加えて、各電装部品間の配線を短縮できるという優れた効果を有する。

【図面の簡単な説明】

【図1】

本発明の第1実施形態に係る電装部品の配置構造を示す概略平面図である。

【図2】

本発明の第1実施形態に係る電装部品の配置構造を示す概略側断面図である。

【図3】

本発明の一実施形態に係る電装部品の配置構造が適用された車体を示す車両斜め前方から見た概略斜視図である。

【図4】

本発明の第2実施形態に係る電装部品の配置構造を示す概略側断面図である。

【図5】

本発明の第3実施形態に係る電装部品の配置構造を示す概略側断面図である。

【図6】

本発明の第3実施形態に係る電装部品の配置構造におけるA B S 配管を示す概略正面図である。

【図7】

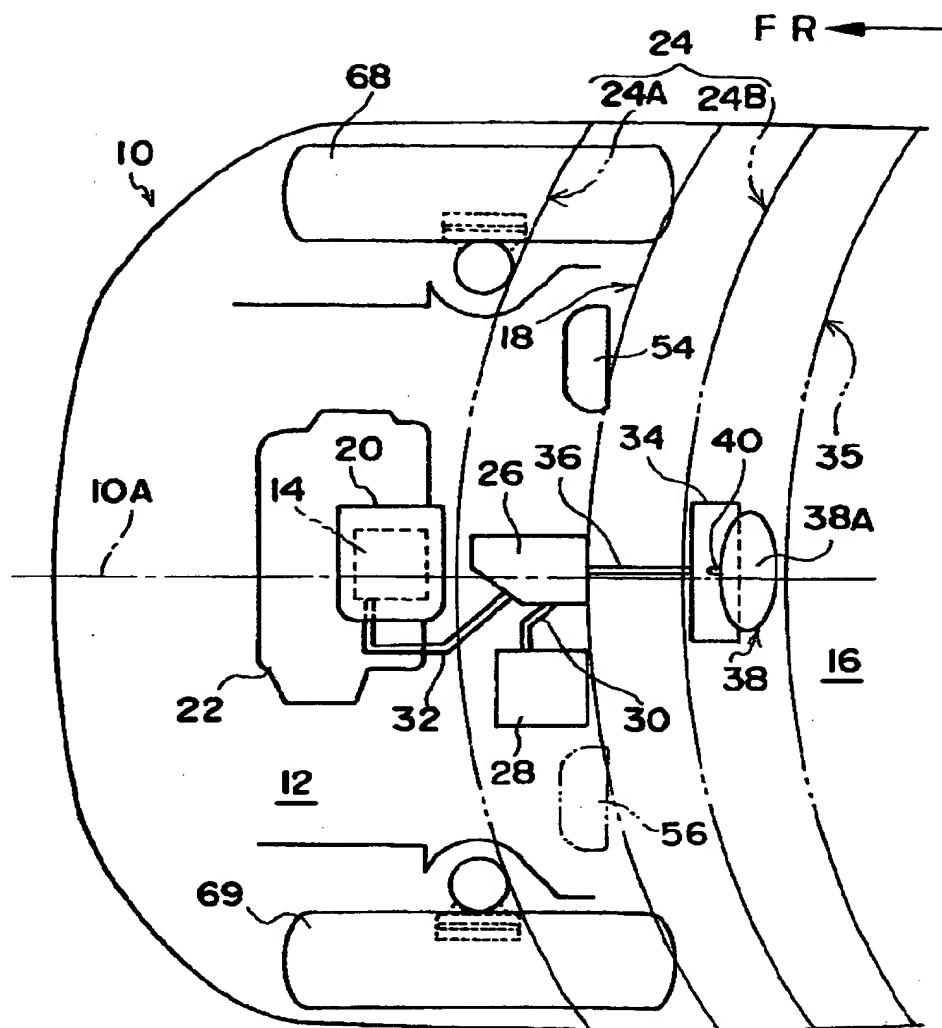
従来の実施形態に係る電装部品の配置構造を示す側断面図である。

【符号の説明】

- 10 車体
- 12 エンジンルーム
- 14 ECU (エンジン制御コンピュータ)
- 16 車室
- 18 ダッシュパネル (隔壁)
- 24 カウル
- 26 リレーブロック
- 28 ABSアクチュエータ
- 30 ハーネス
- 32 ハーネス
- 34 ジャンクションボックス
- 35 インストルメントパネル
- 36 ハーネス
- 38 メータユニット
- 42 リレー・ジャンクションボックス
- 50 ダッシュクロスメンバ
- 52 ハーネス
- 58 油圧配管
- 60 右側前輪用ブレーキ配管
- 62 左側前輪用ブレーキ配管
- 64 右側後輪用ブレーキ配管
- 66 左側後輪用ブレーキ配管

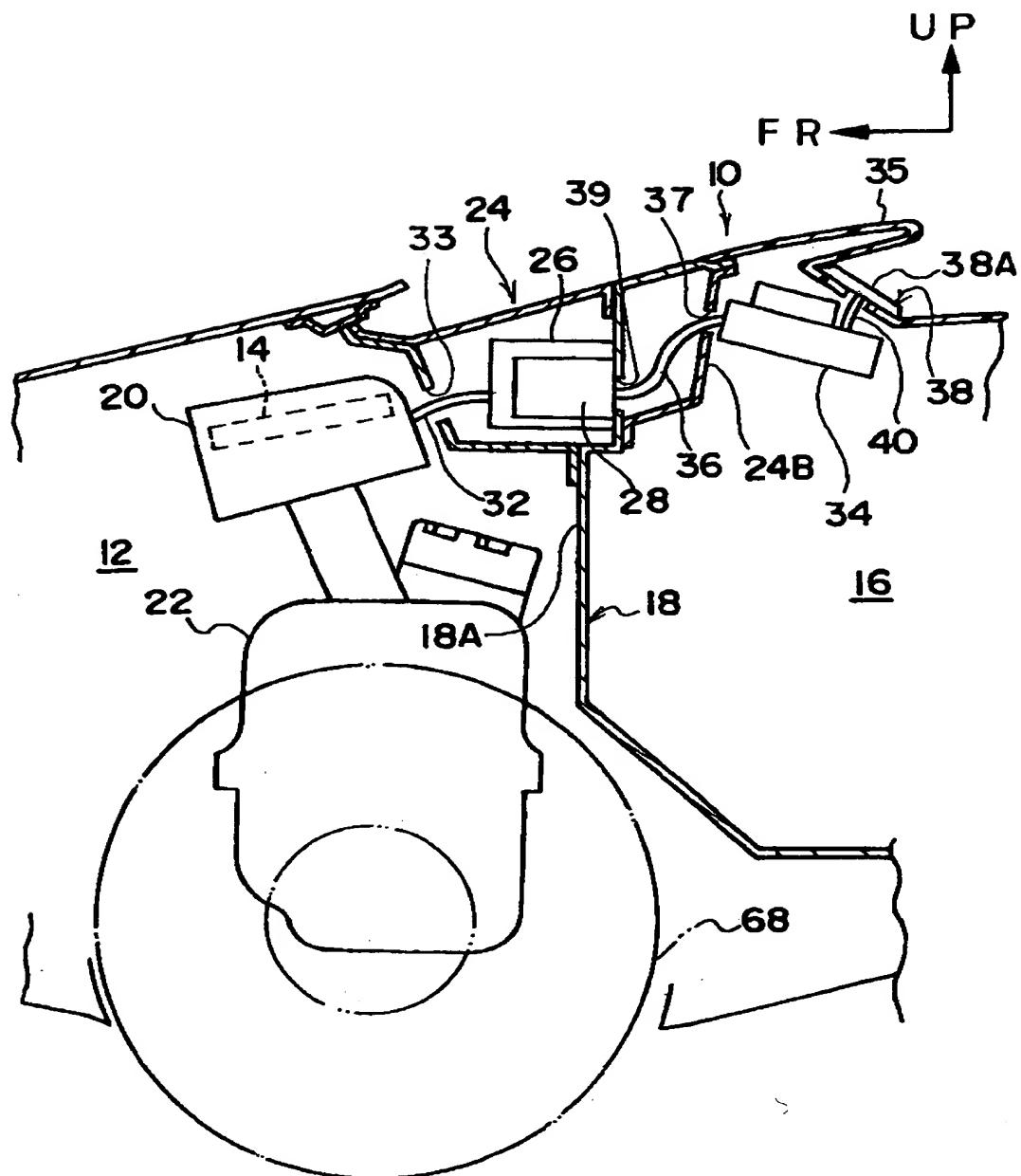
【書類名】図面

【図1】

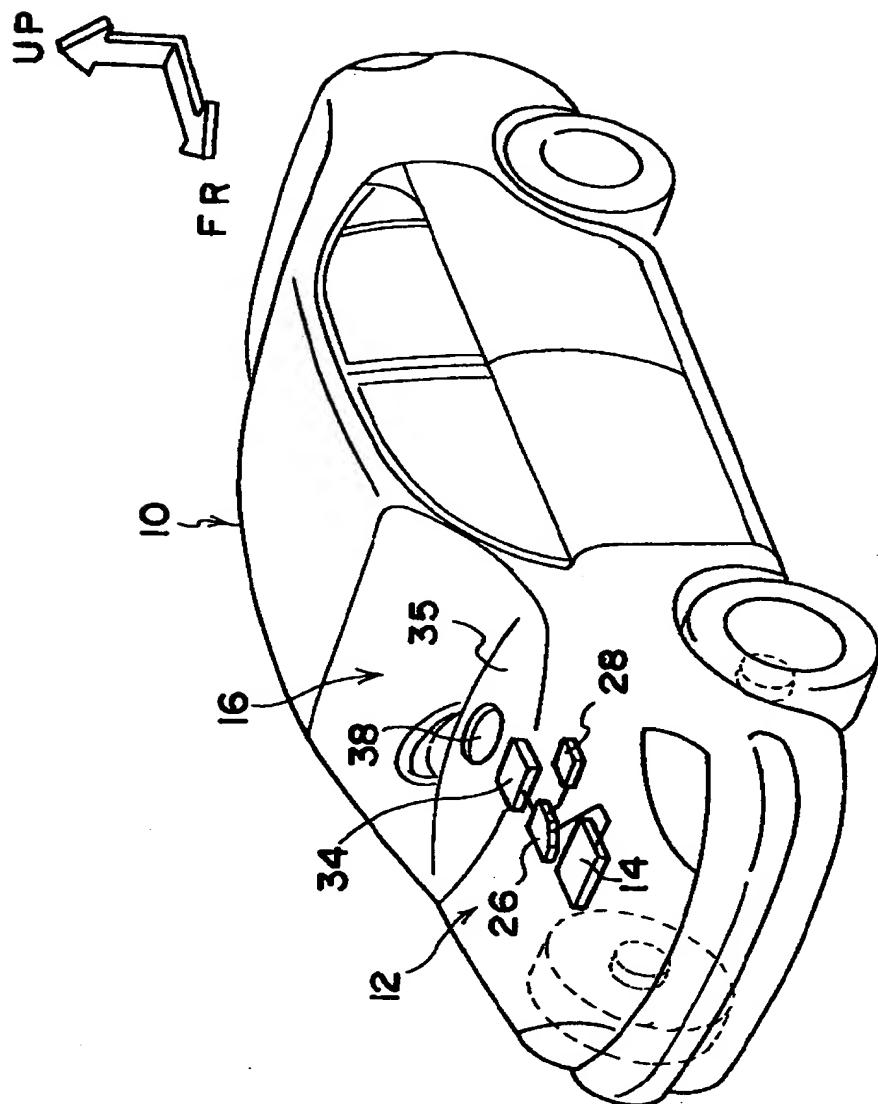


10	車体
12	エンジンルーム
14	ECU
16	車室
18	ダッシュパネル（隔壁）
24	カウル
26	リレーブロック
28	ABSアクチュエータ
30	ハーネス
32	ハーネス
34	ジャンクションボックス
35	インストルメントパネル
36	ハーネス
38	メータユニット

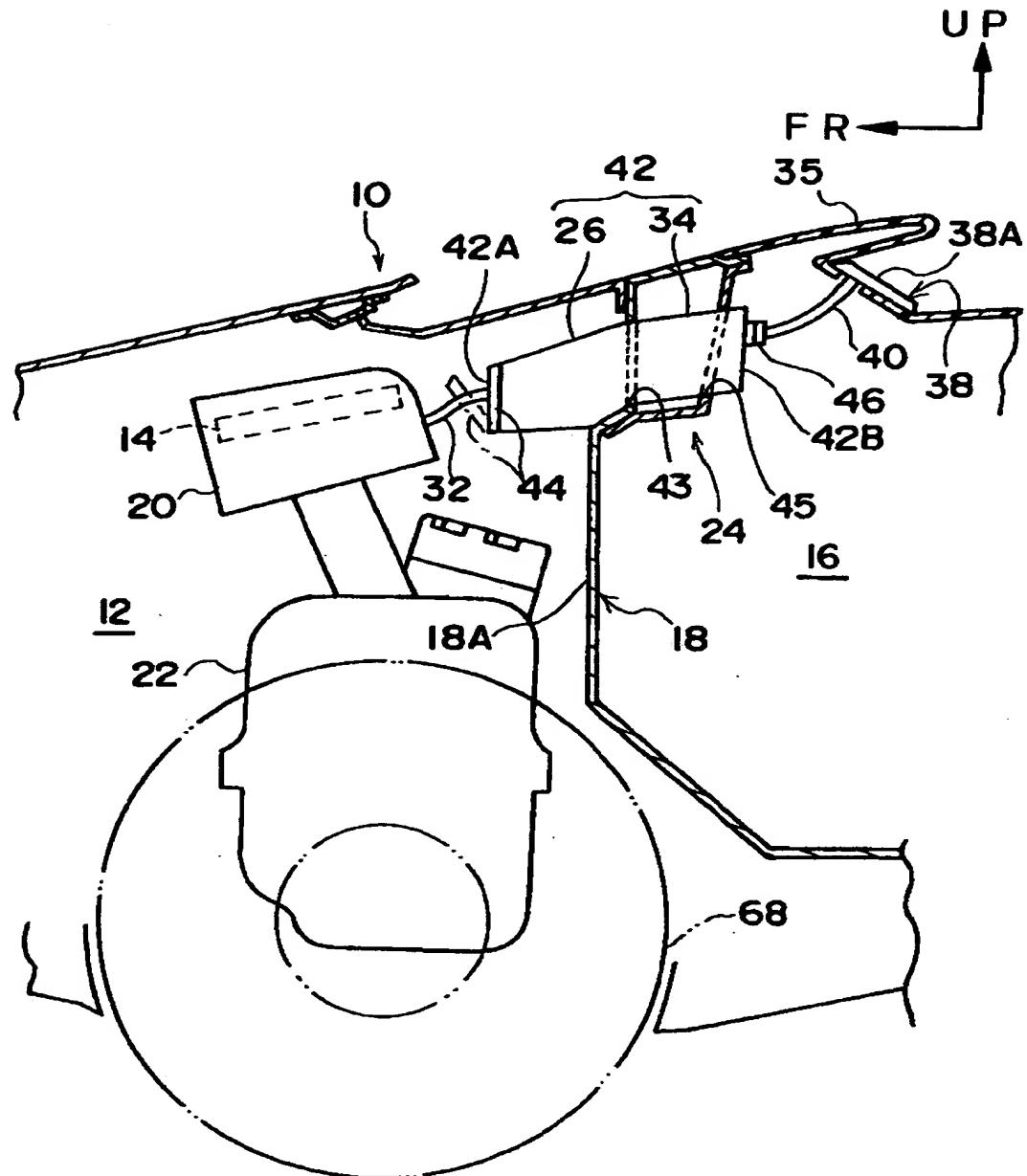
【図2】



【図3】

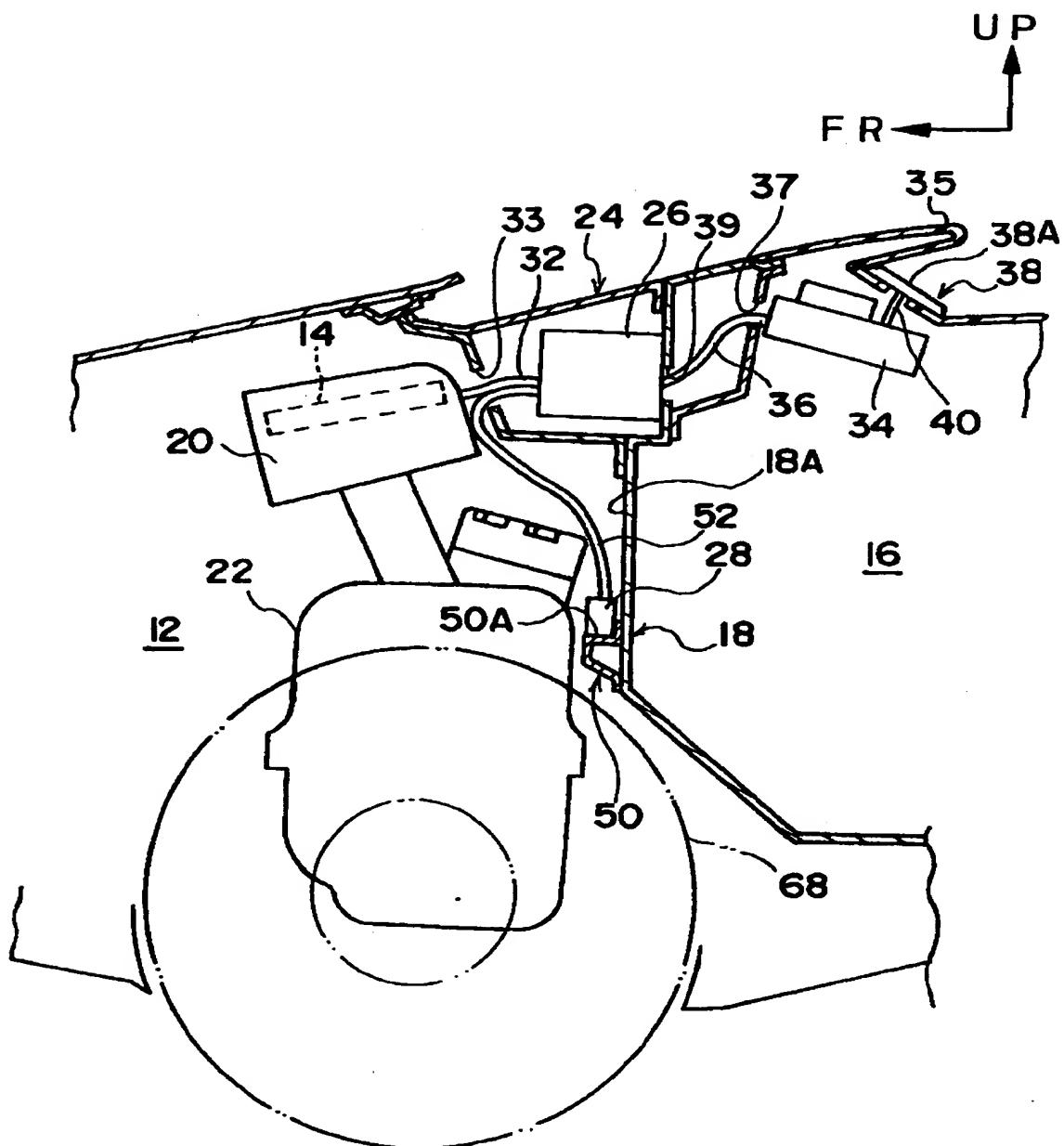


【図4】



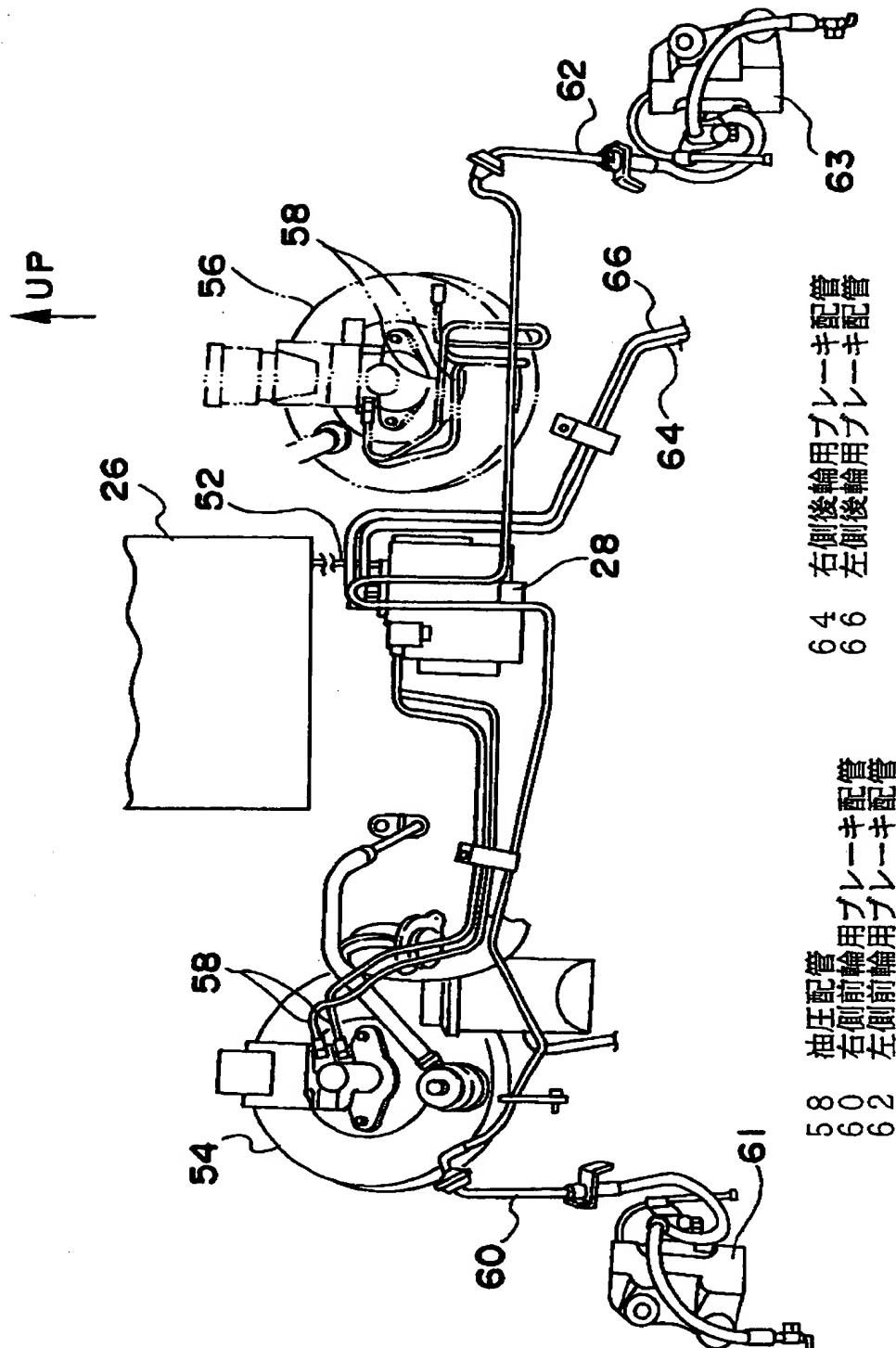
4.2 リレー・ジャンクションボックス

【図5】

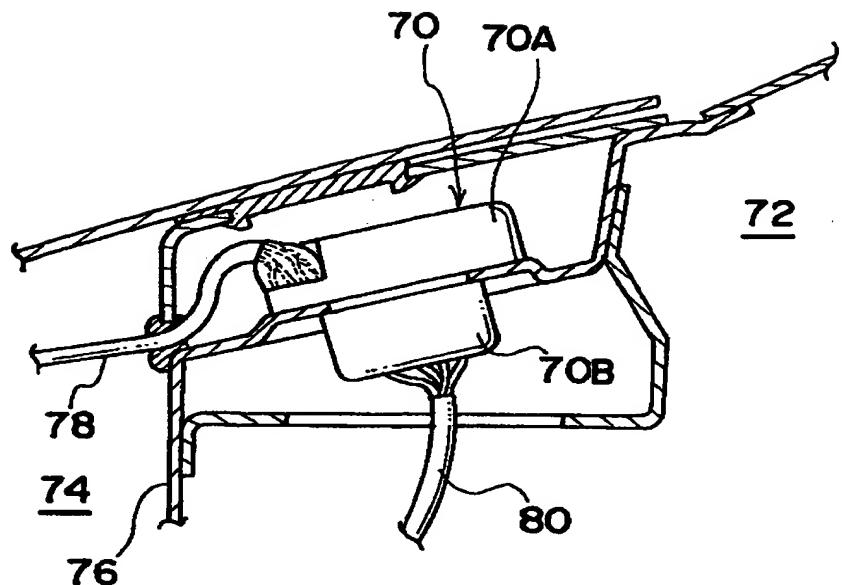


50 ダッシュクロスメンバ
52 ハーネス

【図6】



【図7】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 ワイヤハーネスの短縮化及び右ハンドル車両と左ハンドル車両とのワイヤハーネスの共通化を可能とする。

【解決手段】 従来、エンジンルーム12及び車室16内に分散して配置されていたECU14、リレーブロック26、ABSアクチュエータ28、ジャンクションボックス34及びメータユニット38を、本発明においては、エンジンルーム12と車室16との隔壁となるダッシュパネル18の上部近傍における車幅方向略中央部となる領域、即ち、車体10の車幅方向の中心線10A上、及びその近傍となる部位に集中配置している。

【選択図】 図1

出願人履歴情報

識別番号 [000003207]

1. 変更年月日 1990年 8月27日

[変更理由] 新規登録

住 所 愛知県豊田市トヨタ町1番地
氏 名 トヨタ自動車株式会社